

**SIEMENS***Ingenuity for life*

Velaro Novo

Experteninterview mit Jo Hensher
und Nigel Broughton zum britischen
HS2-Netz

In Großbritannien wird eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut: High Speed 2 (HS2) verbindet London mit Birmingham und wird nach kompletter Fertigstellung bis nach Manchester im Westen und Leeds im Osten reichen. Jo Hensher und Nigel Broughton geben Einblick in eines der größten Infrastrukturprojekte weltweit – und berichten, wie Siemens bei der Angebotsabgabe Tradition in zukunftsweisende Lösungen wandelt.



Jo Hensher, als Bid Director verantwortlich für den Angebotsprozess bei Siemens, sieht sich im Team als Mitstreiterin des Kunden.



Nigel Broughton, als Fleet Operations Director verantwortlich für den Siemens-Eurostar-Vertrag, bringt über 30 Jahre Erfahrung im Schienengeschäft mit.

Sprechen wir über Züge. Was bedeuten Hochgeschwindigkeitszüge für Sie persönlich?

Jo: Nun, ich fahre jeden Tag mit der Bahn zur Arbeit. Deshalb bin ich grundsätzlich ein großer Fan von Zügen. Aus meiner Sicht ist Zugfahren deutlich effizienter als Autofahren – man hat viel mehr Zeit zum Entspannen oder auch zum Arbeiten.

Nigel: Ich bin seit über 30 Jahren in diesem Geschäft tätig: In dieser Zeit war ich an einigen Projekten beteiligt, die den Wandel in Großbritannien vorantrieben. Dabei ging es zum Beispiel um Markteinführungen neuer Schienenfahrzeuge. Man kann sagen, ich habe die Eisenbahn im Blut. Es elektrisiert mich total, wenn ich Züge auf der Schiene im Einsatz sehe, auf denen ich meinen Fingerabdruck hinterlassen habe.

Jo: Mich hat die Arbeit mit Zügen schon immer sehr interessiert. Ich habe mit konkreten, greifbaren Aufgaben zu tun – ich weiß, was ich tun muss, um die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu unterstützen, und um dabei zu helfen, die Menschen pünktlich nach Hause zu bringen. Wie Nigel gesagt hat: Wer in dieser Branche arbeitet, ist stolz auf das, was er tut.

Erzählen Sie etwas über HS2. Was bedeutet die neue Schnellverbindung für die Fahrgäste in Großbritannien?

Jo: HS2 schafft die dringend benötigte Kapazitätserweiterung und macht die Strecke zwischen London, Birmingham, Nordengland und Schottland deutlich attraktiver. HS2 hat sich selbst ehrgeizige Ziele gesetzt, um weltweit einmaligen Fahrgastkomfort zu bieten. Das verspricht einen großen Fortschritt für das ganzheitliche Reiseerlebnis von Bahnfahrern.

Gibt es Unterschiede zwischen britischen Fahrgästen im Vergleich zu anderen Teilen Europas? Müssen hier besondere Anforderungen erfüllt werden?

Nigel: Letztlich will jeder Passagier einfach nur eine Fahrkarte kaufen und sicher sein, dass der Zug wirklich fährt. Die Züge müssen sauber und zuverlässig sein und den Fahrplan einhalten. Das ist überall gleich.

Was kann Siemens Mobility in die Waagschale werfen, um den Zuschlag für HS2 zu erhalten?

Jo: Das ist definitiv unsere große Erfahrung bei den Hochgeschwindigkeitszügen. Wir haben drei Velaro-Generationen seit 2005 gebaut. Zugflotten wie der Eurostar beweisen, dass wir komplexe Züge für komplexe Systemen und zugeschnitten auf die britischen Anforderungen bauen können. Diese Erfahrung ist wertvoll, wenn ein brandneues System auf den Markt gebracht wird. Und natürlich verfügen wir bei Siemens Mobility nicht nur über das Schienenfahrzeug-Know-how, sondern kennen uns auch mit Infrastruktur, mit Signaltechnik und Elektrifizierung aus.

Nigel: Das Eurostar-Projekt läuft jetzt seit acht Jahren und bedeutet, wie Jo gesagt hat, eine enorme Weiterentwicklung innerhalb der Velaro-Familie. Wir profitieren deshalb von all den Lehren, die wir über die Jahre gezogen haben – plus unsere Erfahrung mit Hochgeschwindigkeitslösungen für den britischen Markt.

Jo: ... und der Velaro Novo bündelt all dieses Wissen und die Erfahrung und fünf Jahre Forschung und Entwicklung. Wir schaffen damit etwas Neues, das einen echten Wandel für Fahrgäste und Betreiber

bedeuten wird. Wir nutzen unsere ganze Erfahrung aus zwei Jahrzehnten – doch mit dem Velaro Novo setzen wir noch eins drauf.

Nächste Frage. Das Thema Umwelt macht Schlagzeilen: Viele junge Leute demonstrieren weltweit für einen besseren Klimaschutz. Wie passt der Velaro Novo UK in dieses Bild?

Jo: Wir hoffen, dass HS2 und andere internationale Bahnprojekte einen Kulturwandel unterstützen – sodass die Menschen am Ende auf Auto oder Flugzeug verzichten können und stattdessen Bahn fahren. Für mich persönlich ist Bahnfahren ohnehin die angenehmere Alternative. Nigel, hast du den Eindruck, dass sich mehr Leute von London nach Paris oder nach Amsterdam für den Eurostar entscheiden, statt zu fliegen?

Nigel: Ja, viele Geschäftsreisende bevorzugen den Eurostar – vor allem zwischen London und Paris. Doch beim Thema Umweltschutz geht es um noch viel mehr. Wir sprechen hier über Lärmschutz. Wir sprechen über Emissionswerte. Wir sprechen hier über Energierückgewinnung zwischen Traktions- und Bremsbetrieb. Es gibt also eine Vielzahl von Innovationen, die einen großen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit leisten können.

Jo: Meines Erachtens liegt es auf der Hand, dass die Bahn nachhaltiger ist als jedes andere Transportmittel. Wichtig ist aber vor allem, dass die Fahrt in einem Hochgeschwindigkeitszug erschwinglich ist. Andernfalls werden sich die Passagiere nicht für diese nachhaltigere Option entscheiden. Der Velaro Novo baut auf unserer ganzen Instandhaltungserfahrung mit Hochgeschwindigkeitszügen auf. Die Wartung ist deutlich einfacher als bei den älteren Zuggenerationen, da wir auf intelligente Analyse- und Diagnoseverfahren zurückgreifen können, bevor es zu einer Störung kommt. Dadurch konnten wir die Lebenszykluskosten für den Betreiber deutlich verbessern – letztlich sollten davon auch die Fahrgäste profitieren.

Neben dem ökologischen Fußabdruck wird vom britischen HS2-Netz auch eine hohe Zuverlässigkeit erwartet. Was bedeutet das für Siemens Mobility?

Nigel: Wenn wir über Zuverlässigkeit sprechen, meinen wir die Gesamtperformance und die Verfügbarkeit der Zügeinheiten im Realbetrieb auf der Schiene. Und wir beleuchten einige Aspekte, um den Wartungszyklus zu optimieren. Wir untersuchen, wo bestimmte Teile brechen können – denn Verschleiß kommt nun mal vor – und wann diese Teile brechen. Indem wir das analysieren und die Ursachen von Fehlern verstehen lernen, können wir Veränderungen einleiten.

Zum Teil basiert dies auf den Daten, die wir erheben können. Wenn diese Datenmenge mit der vergleichbar ist, die uns der Eurostar liefert, dann liegen uns mehr als genug Informationen vor, um das System von Grund auf zu verstehen und Ausfällen vorzubeugen.

Um auf das Thema Verfügbarkeit zurückzukommen: So sieht unser Support aus von dem Zeitpunkt an, wenn wir den Zug auf die Schiene setzen, während der Mobilisierungsphase bis über den gesamten Lebenszyklus. Je mehr wir an Erfahrung gewinnen, desto mehr Expertise und Fähigkeiten bauen wir auf, um die Gesamtperformance weiter zu verbessern. Das ist ein kontinuierlicher Wandel im Lebenszyklus.

Wir haben über den Nutzen für Umwelt und Fahrgäste gesprochen. Gibt es noch andere, weniger offensichtliche Vorteile der neuen Hochgeschwindigkeitstrasse für Großbritannien? Können Sie uns darüber mehr sagen?

Jo: Tatsächlich bringt die HS2-Trasse einige bislang wenig beachtete – und überraschende – Vorteile mit sich. Zum Beispiel steht HS2 für eine der größten Baumpflanzaktionen in Großbritannien. Entlang der Strecke werden etwa sieben Millionen neue Bäume gepflanzt. Das ist enorm! In der Nähe des Londoner Bahnhofs Euston finden bedeutende archäologische Ausgrabungen statt: Für den Bau der Schnellzugstrecke werden 40.000 Gräber exhumiert. Über 1.000 Helfer unterstützen diese Ausgrabungen an insgesamt 60 Stellen der geplanten Bahnverbindung zwischen London und Birmingham. Dieses neue Projekt schafft also nicht nur Jobs im Bahnsektor, sondern auch in Bereichen, an die man zunächst nicht denken würde.

Nigel: Wir müssen auch daran denken, was wir für nachfolgende Generationen tun. 2026/2027 gehe ich in Rente. Doch in zehn Jahren werden die künftigen Schulabgänger das vorfinden, was wir heute geschaffen haben – wie motivieren wir dann diese jungen Leute, sich für Jobs in der Bahnindustrie zu bewerben? Heute schaffen wir dafür die Grundlagen. Wir arbeiten mit Universitäten und anderen Institutionen zusammen, um diesen Generationswechsel vorzubereiten, Wissenslücken zu schließen und die richtigen Leute für die richtigen Jobs anzuwerben.

Letzte Frage. Der Produkt-Claim für den Velaro Novo UK lautet: „Rethink velocity“. Was bedeutet das für Sie persönlich?

Danke. Und Nigel, was meinen Sie?

Jo: Für mich bedeutet es, die Vergangenheit zu respektieren – aber zugleich auch keine Scheu davor zu haben, die Zukunft neu zu denken und Grundannahmen infrage zu stellen, die in den letzten Jahrzehnten durchaus ihre Berechtigung hatten.

Nigel: Ich denke ähnlich. Im Leben geht es um Veränderungen. Und das heißt, Erfahrungen zu nutzen, mit denen wir in der Vergangenheit erfolgreich waren – und zugleich Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Ich freue mich auf die Herausforderung.

Jo und Nigel – vielen Dank, dass Sie sich die Zeit für dieses Interview genommen haben.

Dieses Interview ist Teil unserer Reihe von Expertengesprächen zum Velaro Novo. Lesen Sie auch die anderen Interviews und erfahren Sie von unseren Fachexperten hinter dem Velaro Novo, was es bedeutet, Bestehendes neu zu denken.



Folgen Sie dem Velaro Novo auf [siemens.com/velaro-novo](https://www.siemens.com/velaro-novo) und unter #seeitnovo auf

Herausgeber
Siemens Mobility GmbH

Siemens Mobility GmbH
Otto-Hahn-Ring 6
81739 München, Deutschland
contact.mobility@siemens.com

HL 18104106 WS 0519



Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Die Informationen in diesem Dokument enthalten lediglich allgemeine Beschreibungen bzw. Leistungsmerkmale, welche im konkreten Anwendungsfall nicht immer in der beschriebenen Form zutreffen bzw. welche sich durch Weiterentwicklung der Produkte ändern können. Die gewünschten Leistungsmerkmale sind nur dann verbindlich, wenn sie bei Vertragsschluss ausdrücklich vereinbart werden.